VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 150)
z dnia 23 maja 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 150)

23 maja 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Józefa Rackiego (PSL),** zastępcy przewodniczącego Komisji zrealizowała następujący porządek obrad:

– informacja na temat problemów komunikacyjnych Małopolski i Podkarpacia ze szczególnym uwzględnieniem powiatów jasielskiego i gorlickiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Rudnicki** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, **Wojciech Blecharczyk** burmistrz miasta Sanok wraz ze współpracownikami, **Adam Kmiecik** starosta jasielski, **Sławomir Kolasiński** skarbnik miasta Tarnów, **Vladimir Kozak** dyrektor Zarządu Dróg Kraju Preszowskiego, **Piotr Lewandowski** przewodniczący Komisji Infrastruktury i Budownictwa Rady Miasta Sanok, **Jan Maćkowiak** członek Zarządu Województwa Świętokrzyskiego, **Antoni Pikul** zastępca burmistrza Jasła, **Ryszard Ścigała** prezydent miasta Tarnów, **Mirosław Wędyrchowicz** starosta gorlicki, **Jacek Woźniak** pełnomocnik Zarządu Województwa Małopolskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam nadzieję, że za chwilę sprzęt będzie gotowy i zaczniemy posiedzenie Komisji. Czy ze strony pań i panów posłów są uwagi dotyczące porządku dziennego posiedzenia? Nie ma, dziękuję bardzo za akceptację. Witam panią minister Wolińską-Bartkiewicz wraz z dyrektorami departamentów, witam pana dyrektora Rudnickiego, witam wszystkich naszych gości: wójtów, burmistrzów, prezydentów, marszałków. Witam również naszego gościa ze Słowacji, dyrektora Zarządu Dróg Kraju Preszowskiego pana Vladimira Kozaka. Gościa zagranicznego trzeba szczególnie przywitać. Bardzo cieszymy się z pańskiej obecności.

Propozycja jest następująca, pan starosta gorlicki przedstawi prezentację dotyczącą tematyki dzisiejszego posiedzenia, później poprosiłbym również o ewentualne wypowiedzi zainteresowanych samorządowców i przedstawicieli województw. Te kwestie, o których będzie mówił pan starosta, są wpisane w plany zagospodarowania przestrzennego, które województwa przygotowują. Później poprosimy rząd o ustosunkowanie się do tych wszystkich planów, pomysłów i koncepcji. Teraz poprosimy pana starostę, proszę bardzo.

Starosta gorlicki Mirosław Wędrychowicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni państwo. W imieniu samorządów trzech województw: świętokrzyskiego, małopolskiego i podkarpackiego oraz dziesięciu powiatów: kieleckiego, buskiego, dąbrowskiego, tarnowskiego, gorlickiego, jasielskiego, krośnieńskiego, sanockiego, leskiego oraz miasta Krosna ośmielam się prosić Wysoką Komisję o wsparcie idei budowy połączenia komunikacyjnego pomiędzy Kielcami a Barwinkiem. Mówię tutaj o drodze szybkiego ruchu S73, Kielce – Tarnów – Gorlice – Jasło, która łączyłaby się z drogą ekspresową S19, Rzeszów – Krosno – Barwinek.

Pokrótce chciałbym przedstawić podstawowe argumenty i podstawowe dane, które przemawiałyby za ideą budowy tego ciągu drogowego. Pokażemy potencjał ludnościowy tego obszaru komunikacyjnego, który związany jest z tymi dziesięcioma powiatami.

Łącznie składa się to na populację liczącą ponad milion osób. W tym obszarze działa 107 gmin, które zajmują około 10 tys. km^2. Pośrednio z tym obszarem komunikacyjnym związane są także powiaty: bieszczadzki, brzozowski, rzeszowski, strzyżowski. Te powiaty liczą łącznie 28 gmin i ponad 225 tysięcy osób.

Pokażemy państwu również potencjał gospodarczy tego obszaru, wzdłuż którego przebiegałby ten ciąg drogowy. W tym obszarze działają strefy aktywności gospodarczej. Pokazujemy tutaj te o największym potencjale. Kielecki Park Technologiczny, gdzie jest około pięćdziesięciu innowacyjnych firm, branża IT, które zatrudniają kilkaset pracowników. Jest również specjalna strefa ekonomiczna, która liczy około 500 ha powierzchni i zatrudnia ponad 3 tysiące pracowników. Mamy też do czynienia z bardzo poważnym obszarem przewidzianym dla firm, o powierzchni ponad 28 ha i to jest teren do zagospodarowania na terenie Dąbrowy Tarnowskiej. Ponadto mamy tutaj Tarnowski Klaster Przemysłowy, w którym funkcjonują parki przemysłowe, jest specjalna strefa ekonomiczna, krakowska, z podstrefą w Tarnowie; jest strefa aktywności gospodarczej licząca ponad 104 ha, w której funkcjonuje kilkadziesiąt wiodących firm. Jest wreszcie Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Mielec. Główne lokalizacje w województwie małopolskim i podkarpackim dotyczą Gorlic, Ropczyc, Dębicy, Krosna, Rzeszowa, Leżajska, Lubaczowa, Jarosławia, Sanoka. Jest tutaj 231 przedsiębiorstw, z zezwoleniami na prowadzenie działalności. W tę strefę zainwestowano ponad 5 miliardów zł. Jest tam ponad 20 tysięcy miejsc pracy. Są tam wiodące światowe marki. Jest to zaplecze, potencjał gospodarczy południowo-wschodniej Polski, szczególnie tej części naszego kraju, która zagrożona jest marginalizacją. Dalszy rozwój tej strefy również uzależniony jest od poprawy dostępności transportowej. Ta strefa Euro-Park Mielec tak wygląda na mapie Polski. Widzimy tutaj, gdzie ona działa, głównie Podkarpacie, Małopolska i województwo lubelskie.

Potencjał gospodarczy; tutaj pokażemy państwu najważniejsze firmy, które działają w Kielcach. Ja nie będę odczytywał ich nazw. Myślę, że to jest w miarę czytelne. Są tam bardzo poważne, o dużym potencjale firmy, tak w Tarnowie, czy i w Kielcach. Pokazujemy tutaj również Gorlice. Na kolejnym slajdzie zobaczymy firmy, które działają w Krośnie, w powiatach: brzozowskim, jasielskim, sanockim i w rzeszowskim.

Na tym terenie jest oczywiście niezwykły potencjał związany z turystyką, z atrakcjami turystycznymi. Pokażemy te, które są najważniejsze i najciekawsze, nie pokazując wszystkiego, bo pewnie zajęłoby nam kilka dni dość pewnie interesującej konferencji, ale szanujemy czas Wysokiej Komisji, o tym nie mówimy. W Krośnie pokazujemy Centrum Dziedzictwa Szkła, zabytki starego miasta. W powiecie krośnieńskim to głównie przemysł naftowy i gazowniczy, czyli mamy tutaj to duże muzeum Łukasiewicza w Bóbrce, uzdrowiska – Iwonicz-Zdrój, Rymanów-Zdrój, również parki krajobrazowe, jasielski i czarnorzecko-strzyżowski.

Powiat sanocki, to Muzeum Budownictwa Ludowego, skansen w Sanoku, Bieszczadzki Park Narodowy, park krajobrazowy, kilka tych parków. Jasielski – to rzecz, która wydarzyła się całkiem niedawno, otwarty skansen archeologiczny, najstarsze siedlisko – Karpacka Troja i Magurski Park Narodowy.

Kolejne obszary to: powiat kielecki – liczne zamki, pałace, jaskinia Raj i inne, Święty Krzyż, Świętokrzyski Park Narodowy; powiat dąbrowski – liczne dwory, Muzeum Drogownictwa w Szczucinie; powiat buski – uzdrowisko Busko-Zdrój, architektura drewniana; powiat tarnowski – architektura; cały szlak w Małopolsce, jeden z najsłynniejszych szlaków w Polsce i pewnie najciekawszy, myślę, że w Europie; gorlicki – architektura drewniana, Klimkówka, uzdrowiska, zamki, pałace. To tak, pokrótce.

Jak ta droga przebiegałaby według tej koncepcji? Łączyłaby Kielce z Tarnowem, przebiegałaby południkowo, lekko po skosie, łącząc Gorlice, Jasło, Krosno, a potem wpinając się gdzieś na wysokości Krosna, Miejsca Piastowego, może – Dukli, w drogę S19, czyli umożliwiłaby rozwój wschodniej części województwa małopolskiego, południowej części województwa świętokrzyskiego, zachodniej i południowej części województwa podkarpackiego. Przede wszystkim byłby otwartą bramą, łącząc środkową i północną część Polski przez przejście graniczne w Barwinku na Słowację i na południe Europy.

Jak wyglądałoby to włączenie drogi ekspresowej S19 do europejskiego systemu? Jest mapka, na której to widzimy.

Kolejny slajd pokaże średnie natężenie ruchu na odcinku Kielce – Tarnów. Tutaj zobaczymy, jak potoki komunikacyjne kształtują się. Może to nie jest najbardziej widoczne, ale na kolejnym slajdzie zobaczymy, jak to wygląda patrząc już od strony przejść granicznych. Tutaj widzimy, że przejścia w Barwinku i w Koniecznej łącznie mają około 4300 pojazdów na dobę. Oczywiście głównie generuje to przejście w Barwinku. Cały ruch komunikacyjny, towarowy, na południe Europy z naszego regionu idzie przez przejście w Barwinku.

Krótkie podsumowanie. Budowa drogi S73 to niezwykle ważny element dla prawidłowego rozwoju powiatów i gmin trzech województw: świętokrzyskiego, małopolskiego i podkarpackiego. Przeprowadzenie drogi S73 z Kielc przez Tarnów, Jasło, Krosno do drogi S19, z jednoczesną kontynuacją drogi do Sanoka, wzmocni powiązanie przestrzenne środkowej Polski z południową częścią województwa podkarpackiego. Droga S73 połączona z S19 – tak, jak powiedziałem – stanowi zdecydowane wzmocnienie powiązania przestrzennego środkowej i północnej Polski również z południem Europy.

Mamy oczywiście świadomość, że poprowadzenie tej drogi wymaga wielu zmian w dokumentach strategicznych, podjęcia wielu ważnych, trudnych być może decyzji. Chcę także powiedzieć, że podjęte zostały przez samorządy lokalne już pewne kroki, ale myślę, że nie będę tu wyręczał pana dyrektora Woźniaka, skoro pan przewodniczący zapowiedział, że dyrektorzy, którzy reprezentują marszałków trzech województw dzisiaj w tej sprawie mogliby się wypowiedzieć, to myślę, że pan dyrektor powie to osobiście. Może tylko powiem za starostę jasielskiego, i może trochę za prezydenta Krosna, że część południowa tej planowanej drogi S73 będzie miała również swoje finansowanie w zakresie wariantowego studium wykonalności, być może też z decyzjami środowiskowymi, na odcinku południowej części tej drogi, która będzie stanowić kontynuację na terenie województwa podkarpackiego, do włączenia do drogi S19.

To z mojej strony tyle, nie chciałbym przedłużać wypowiedzi. Dla nas to jest niezwykle ważne zadanie, które będzie w przyszłym okresie skutkowało bardzo pozytywnie dla rozwoju tej ziemi. Przyznam szczerze, że gdy patrzymy na wskaźniki, to wschodnia część Małopolski i Świętokrzyskiego – to już oczywiście w całości – niczym się nie różni, jeśli chodzi o przedsiębiorczość, o bezrobocie, o zubożenie społeczeństwa, od całej ściany wschodniej. W związku z tym ta droga pełniłaby rolę kluczowej nitki rozwojowej, która być może dałaby jakąś szansę na poprawę tej sytuacji w następnych dziesiątkach lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W takim razie poprosimy o wypowiedź pana dyrektora Woźniaka.

Pełnomocnik Zarządu Województwa Małopolskiego Jacek Woźniak:

Dziękuję bardzo. Może kilka słów informacji na temat prac, które zainicjował samorząd województwa małopolskiego. Są to prace prowadzone w ramach aktualizacji planów zagospodarowania przestrzennego województwa. Otóż w ramach tych prac zleciliśmy opracowanie analiz, które miały na celu odpowiedzieć na pytanie, czy możliwe jest i czy jest zasadne pokazywanie nowych korytarzy transportowych, uwzględniając korzyści wynikające z poprowadzenia takich korytarzy, w tym także otwierających potencjały rozwojowe południowo–wschodniej Małopolski. A więc mówimy tutaj w szczególności o połączeniu korytarzy transportowych ośrodka tarnowskiego z ośrodkiem gorlickim.

Te prace studialne pokazały ewidentne korzyści gospodarcze i społeczne. Oczywiście, pokazują one również uwarunkowania i potencjalne konflikty środowiskowe, społeczne, przestrzenne. One zawsze występują. Chcę powiedzieć, że w tym momencie są to wyłącznie prace o charakterze studyjnym, analitycznym, w ramach planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Ten korytarz transportowy zostanie prawdopodobnie pokazany w sposób schematyczny, czyli wektorowo, łączący po prostu te dwa ośrodki, oczywiście z otwarciem na północ od Tarnowa. Jesteśmy już po spotkaniu w województwie świętokrzyskim o charakterze roboczym, ale też uzgodnieniowym. Przedmiotem tego spotkania były w szczególności prace, które w województwie świętokrzyskim są pro-

wadzone w ramach mostu przebiegającego w okolicach Korczyna. Jednocześnie ten korytarz transportowy jest również zaznaczony w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, czyli to daje nam dodatkową legitymację dla tych prac. Oczywiście ostateczna redakcja i poprowadzenie tego będzie w przyjętym przez Sejm – mam nadzieję, że pod koniec tego roku, bądź też w pierwszym półroczu 2014 r. – planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Jednak chcę podkreślić, że mówimy tutaj o korytarzach transportowych wyznaczonych w sposób wektorowy, a nie o opracowaniu dróg. Mówimy tutaj również o tym, co jest rzeczą oczywistą, iż są to drogi, które zgodnie z aktualnym porządkiem administracyjnym nie są w kompetencjach samorządu województwa, czyli to nie samorząd województwa byłby ewentualnie inwestorem tych dróg, to jest w kompetencji administracji rządowej. Natomiast chcielibyśmy przygotować takie analizy w ramach prac programowych w samorządzie województwa, ponieważ uważamy, że jako gospodarz województwa jesteśmy odpowiedzialni za wszelkie prace, które dotyczą terytorium województwa, bez względu na właściwość podmiotową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi Woźniakowi. Myślę, że jest pan marszałek Maćkowiak z województwa świętokrzyskiego; proszę bardzo.

Członek Zarządu Województwa Świętokrzyskiego Jan Maćkowiak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem przyłączyć się do tych wszystkich wypowiedzi, jakie wybrzmiały przede mną i podkreślić, że także z punktu widzenia województwa świętokrzyskiego planowany korytarz transportowy, którego przebieg przez kolegów został z grubsza zarysowany, jest także w naszym zainteresowaniu i widzimy jego olbrzymie znaczenie strategiczne dla naszego województwa, szczególnie jego południowej części.

Może zwrócę uwagę na pewne aspekty, które zostały poruszone, ale nie wybrzmiały bardzo dokładnie. Kiedy kolega wprowadzający państwa w temat informował o pewnych potencjałach, które funkcjonują na terenie województwa, zwrócił uwagę na to, co jest potencjałem, co może rozwijać się w przyszłości, natomiast potencjał funkcjonujących zakładów przemysłowych czy przedsiębiorstw, generalnie przy tej trasie i w samych Kielcach jest dużo, dużo większy. Istotne będzie także i to, o czym mówił pan dyrektor przed chwilą, że województwa małopolskie i świętokrzyskie już w zasadzie od długiego czasu, od kilkunastu miesięcy, prowadzą wspólne prace nad planowaniem i budową nowej przeprawy mostowej na Wiśle, w okolicy miejscowości Nowy Korczyn. Gdyby przedstawiano państwu, że mówimy o koncepcji drogi krajowej 73 od Buska Zdroju do Tarnowa, rozumiemy albo wyobrażamy sobie ten przebieg, który jest na mapie narysowany i drogę taką, jak ona w terenie przebiega. My jednak chcielibyśmy mówić – i faktycznie wiemy, że jest to w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, także w naszych dokumentach strategicznych województwa – by korytarz transportowy, o którym mówimy, miał nowy przebieg, żeby jego przebieg od Buska na południe przebiegał drogą wojewódzką 73 do Nowego Korczyna, tam chcielibyśmy wspólnie z województwem małopolskim budować przeprawę mostową i dalej do Tarnowa. Skróciłoby to istniejący przebieg drogi 73 w znacznym stopniu.

W partnerstwie z województwem małopolskim przygotowujemy się do budowy mostu w Nowym Korczynie. W tej chwili rozważamy, czy most ten projektować i budować w standardzie drogi głównej przyspieszonej, czy być może – jeżeli Wysoka Komisja, a dalej ministerstwo i rząd uznają nasz wniosek, nasz postulat jako zasadny i w przyszłości ta droga będzie drogą szybkiego ruchu – nie rozważyć tego i nie uwzględnić w naszych projektach, żeby roboty wykonane w najbliższym, mam nadzieję, czasie, w kolejnej perspektywie finansowej, były w takim standardzie, aby mogło to być z powodzeniem wykorzystane do zbudowania drogi szybkiego ruchu. Podzielając interesy naszych partnerów z województw małopolskiego i podkarpackiego jesteśmy żywo zainteresowani zbudowaniem takiego korytarza transportowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze w trakcie prezentacji było też pokazane, była również mowa o fragmencie drogi ekspresowej do Sanoka. Jest tu pan burmistrz, więc poproszę o dwa zdania na ten temat.

Burmistrz miasta Sanok Wojciech Blecharczyk:

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, Sanok od bardzo długiego czasu stara się o to, żeby zauważono ten olbrzymi przejazd samochodów przez miasto. Dzisiaj jesteśmy jednym z tych miast na południowym Podkarpaciu, podobnie jak Jasło i Gorlice, które nie mają obwodnic. Jest to nieprawdopodobnie uciążliwe.

Trasa szybkiego ruchu, jeżeli nawet w przyszłości będzie wybudowana w okolicy Sanoka, będzie doprowadzona tylko do Sanoka, ponieważ za nami jest już tylko granica ukraińska lub granica słowacka, więc mamy świadomość tego, że jesteśmy tym miejscem węzłowym, do którego trasa szybkiego ruchu będzie dochodziła. Oczywiście patrząc dzisiaj na proponowany przebieg trasy 73 rozumiem, jak pan starosta powiedział, że ta trasa będzie dalej przedłużona do Sanoka, aczkolwiek wspólnie z Krosnem i Jasłem rzeczywiście przygotowujemy studium naszego połączenia, może nie tyle trasą szybkiego ruchu, ale trasą, która, powiedzmy, bezkolizyjnie łączyłaby nas głównie z S19. Planujemy to jako po prostu zdublowanie drogi 28 lub też nazwanie S28 tak, jak w dokumentach strategicznych zaistniała ta droga. Mówię o dokumencie przygotowanym przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, gdzie tak, jak S73 została wprowadzona, tak samo S28 została wprowadzona.

Dlaczego o tym mówię, żeby używać tego nazewnictwa S28, S73? To ma dość duże znaczenie w strategii rozwoju kraju, ponieważ korytarz S73 został pomyślany jako połączenie S7 z S19, ale dopiero w Preszowie. Jeżeli spojrzymy na mapę, to naturalnie wynika, że jest to najkrótsze połączenie Warszawy, Łodzi z Koszycami, Debreczynem, Rumunią, również z Bułgarią. Tak że to się wiąże z pewnymi połączeniami. Natomiast nasza S28, którą byśmy chcieli kiedyś widzieć, świetnie mogłaby spinać po polskiej stronie właśnie wzdłuż naszego Podkarpacia, Krosno, Jasło, Gorlice, Sanok, mogłaby spokojnie spinać właśnie Sanok z S19 i S73, właśnie poprzez wszystkie te cztery miasta. To jest olbrzymi potencjał tworzony właśnie poprzesz te cztery miasta, olbrzymia gęstość zaludnienia, właśnie na południowym Podkarpaciu. Dzisiaj brakuje nam nawet obwodnic. My toniemy w ruchu. Monitujemy o obwodnice, dopłacamy do projektów, jednak prace idą tak mozolnie, że to jest coś nieprawdopodobnego. Trasa S28 oczywiście jest na horyzoncie naszych oczekiwań. Po analizie przygotowanej właśnie przez KPZK PAN jest nadzieja, że ta trasa kiedyś, w perspektywie trzydziestu lat może powstać.

Jeszcze chciałbym odnieść się do jednej kwestii w analizie, którą pan starosta nam tu pokazał. Otóż w ubiegłym roku powstała świetna publikacja, właśnie Polskiej Akademii Nauk, dotycząca prognozy ruchu turystycznego na południowym Podkarpaciu do roku 2030. Proszę państwa, wzrost dostępności komunikacyjnej naszego terenu poprzez budowę autostrady A 4 po polskiej stronie i D 1 po stronie słowackiej, spowoduje lawinowy wzrost zainteresowania naszymi terenami. Jeżeli dzisiaj mówimy o tym, że na wjeździe do Sanoka mamy średnio – 24,5 tysiąca samochodów na dobę, to planowany wzrost, według wyliczeń Polskiej Akademii Nauk jest o 30%, a nawet 40%, w ciągu najbliższych 20 lat. To spowoduje, że cały region południowego Podkarpacia wraz z Bieszczadami będzie rozjechany przez samochody. Jeżeli my do tego czasu nie zbudujemy dróg szybkiego ruchu, już nie tylko dowieźć do nas, ale rozprowadzać ten ruch po Podkarpaciu, rzeczywiście będziemy mieli problemy. Dlatego tak istotne jest, żeby te prace, przynajmniej studialne, jak najszybciej ruszyły.

Nie wiem, czy jest przedstawiciel samorządu województwa podkarpackiego, bo nie widzę go na sali, ale myślę, że te prace powinny jak najszybciej ruszyć, również po stronie podkarpackiej. Na pewno wkład naszych trzech miast będzie tutaj znaczący. Jak powiedziałem, będziemy przygotowywać studium i sądzę, że w ciągu dwóch lat będzie gotowe i to będzie nasz wkład ze strony podkarpackiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poprosimy naszego gościa ze Słowacji. Proszę bardzo.

Dyrektor Zarządu Dróg Kraju Preszowskiego Vladimir Kozak:

Szanowne panie i szanowni panowie, jest mi bardzo miło, że mogę tutaj wystąpić, dziękuję za zaproszenie. W pierwszych zdaniach chciałem pozdrowić państwa i podziękować wszystkim Polakom, z którymi intensywnie współpracowaliśmy przez ostatnie 10 lat. Wykonaliśmy bardzo dużo pracy od Sanoka aż po Nowy Targ. Bardzo wiele środków udało się pozyskać ze środków Unii Europejskiej. Bardzo dużo pracy jest za nami, dzisiaj mamy czym pochwalić się.

Trzeba też powiedzieć, że na poziomie dróg krajowych tak dobrze nam się nie układa. Polacy są po jednej stronie, my po drugiej i nie możemy spotkać się. Naszym głównym punktem spójnym jest Barwinek, jedyne miasto, gdzie kierowany jest ruch towarowy ze Słowacji. Preszowski Kraj z Krajem Koszyckim plus z partnerem węgierskim robią wszystko, aby przebieg drogi do Barwinka był już realizowany w najbliższej perspektywie finansowania. Nie jest jeszcze to przesądzone, ale wspólnie uda nam się pogodzić to finansowanie i otworzyć tę zaczarowaną skrzynkę. Największy problem to NATURA 2000. Prace po jednej stronie czy po drugiej, stoją. Dlatego inicjatywa z polskiej strony jest bardzo mile widziana i spowoduje to, że całość zostanie przekierowana na Barwinek. Wszystkie przejścia są dzisiaj również uczęszczane przez tiry, natomiast chcielibyśmy, aby ten ciężki ruch towarowy został skierowany na Barwinek. Marzeniem jest również to, aby utworzyć drugie przejście, jeszcze przed zimową olimpiadą, między Krakowem a Preszowem. Słowacka strona będzie przyglądać się z uwagą temu, co dzieje się po polskiej stronie i wyraża nadzieję i wiarę, że uda nam się spotkać we wspólnym punkcie. Jest to bardzo optymistyczne, ale wierzę, że nam się to uda. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękujemy za ten głos w dyskusji. Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś z naszych gości chciałby wypowiedzieć się? Proszę bardzo.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Budownictwa Rady Miasta Sanok Piotr Lewandowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Piotr Lewandowski, przewodniczący komisji infrastruktury w Radzie Miasta Sanoka od 11 lat. Oczywiście poprzednie tematy były bardzo ważne, natomiast ja skupię się na obwodnicy Sanoka, która była wpisana w program rządowy. Miasto Sanok zaczęło również uczestniczyć w tym finansowo i przekazało połowę pieniędzy na opracowanie STŚ. Obawiamy się, czy to nie zostanie zmarnowane? Trzeba zamykać pewne etapy. Rozumiem problemy finansowe, jestem realistą, trzeba przesuwać prace na dalsze lata, ale żeby nie zaczynać od początku. Władze miasta Sanoka, rada miasta włączyły się w opracowania, w pokonywanie ludzkich oporów, w wykupy gruntów. Pewne odcinki są już naprawdę dobrze zaplanowane. Mało tego, proponujemy etapowanie, miasto Sanok od początku proponuje etapowanie obwodnicy na drodze 28. Najważniejszy jest drugi odcinek i pierwszy. Trzeci odcinek w kierunku przemyskim, na razie jeszcze wytrzyma. Tam nie ma takiego natężenia ruchu. Natomiast tu jest średnio 25 tysięcy. Wzrasta ten ruch w Bieszczady, naprawdę wzrasta. Obydwa nasze sanockie muzea zanotowały około 50% wzrostu. Bieszczady stają się coraz bardziej modne.

Nie chcemy, aby nasze pieniądze zmarnowały się. To są obiektywne wyniki badania natężenia ruchu, robione przez GDDKiA. Jeżeli miasto Sanok nie ma szczęścia do posłów, to kochani, przynajmniej dajmy możliwość turystom dojechać w Bieszczady. Naprawdę, miasto dusi się, ale również turyści męczą się jadąc w Bieszczady.

Jeszcze chciałbym powiedzieć, że ostatnio współpracujemy również z GDDKiA przy remontach. Zajmuję się tym od 11 lat. Współpraca układała się dość dobrze, ale w pewnym momencie została zahamowana. Naprawdę spełniliśmy wszystkie żądania GDDKiA, jeżeli chodzi np. o ulicę Lipińskiego, kierunek wschodni za Sanokiem w kierunku Bieszczad. Wyrzucone zostały wszystkie media, miasto zrobiło chodnik po jednej stronie. Kiedyś brakowało projektu remontu mostu, dzisiaj brakuje pieniążków, również na ulicę Krakowską, dojazd z drugiej strony do Sanoka. Generalnie rzecz biorąc obwodnica Sanoka jest niezbędna dla mieszkańców tego miasta, dla Bieszczad. Najważniejszy jest kierunek krośnieńsko – rzeszowsko – bieszczadzki. Może na tym zakończę. Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu za możliwość wystąpienia, państwu za uwagę, dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezydent miasta Tarnów Ryszard Ścigała:

Ryszard Ścigała, prezydent Tarnowa. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym zwrócić państwu uwagę na jeszcze jeden problem, który wystąpił na planowanych trasach. Takie mamy szczęście, że Tarnów leży na szlakach komunikacyjnych i przecięciu pomiędzy Odessą i Norymbergą z jednej strony, a z drugiej strony północ–południe. Chcę powiedzieć, że będzie niezwykle trudno przejechać przez Tarnów, jeżeli zostawimy taki stan, który w tej chwili tolerowany jest przez tak zwaną „gdakę", czyli Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Najważniejszy problem jest tego rodzaju, że autostrada do Tarnowa dotarła od strony zachodniej i w chwili obecnej cały ruch kierowany jest przez miasto i blokuje nawet dojazd do szpitala, do szpitalnego oddziału ratunkowego. Walka jest o tak zwaną obwodnicę wschodnią. Mniej więcej pięć lat temu podpisaliśmy porozumienie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, zresztą podobnie, jak mówił pan tu przed chwileczką relacjonujący sprawę. Tarnów pokrył 40% opracowania. Z tego opracowania wynikały cztery warianty, z których co najmniej dwa były do zaakceptowania przez miasto, nie cięły terenów inwestycyjnych, nie przebijały się jakąś estakadą przez tereny mieszkaniowe, ale omijały te tereny chroniąc wartości nie tylko przyrodnicze, ale również te zurbanizowane na terenie miasta. Wariant, który został wybrany przez „gdakę" jest absolutnie niekorzystny i nie powstanie, leży w granicach administracyjnych miasta i ani ten prezydent, ani kolejni tej drogi nie wybudują. To chcę bardzo mocno podkreślić i uświadomić państwu, że wszelkie plany, które w tej chwili rysujecie, mogą się rozbić o tak wredny plan, jak obwodnica Tarnowa i nie będzie komunikacji między północą a południem, po prostu nie będzie. Dlatego zwracam na to uwagę i bardzo proszę o wzięcie tego pod uwagę w protokole, a także w dalszym projektowaniu prac.

Drugi element, odejście z kolei na północ. Nowy Korczyn to jest tak naturalne dla nas odejście, że wskazują to GPS-y, mimo że prowadzą na prom. Też proszę zwrócić na to uwagę. Jadąc z Warszawy na południe, gdy ktoś chce się dostać do Krynicy, nawet na forum ekonomiczne, to gratuluję tym wszystkim, którzy wylądowali w Warszawie i jadą do Krynicy, ponieważ na wysokości Buska skierowani zostaną na prom, drogą najkrótszą. Tak że to jest drugi element, na który zwracam szanownej Komisji uwagę, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, proszę bardzo, pan starosta Kmiecik, proszę.

Starosta jasielski Adam Kmiecik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z punktu widzenia powiatów: gorlickiego, jasielskiego, krośnieńskiego, sanockiego, jak wynika z tego, co zostało tu powiedziane, nie jest to kwestia polepszenia warunków życia. Dla nas to jest kwestia być albo nie być, albo skomunikujemy się z autostradą i z resztą Polski i z resztą świata, albo zostaniemy z tych korytarzy komunikacyjnych wyłączeni.

Pozwolę sobie przekazać na ręce pana przewodniczącego stanowisko samorządów województwa świętokrzyskiego, małopolskiego i podkarpackiego, podpisane przez ponad stu samorządowców, traktujące właśnie o tym problemie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, może teraz oddamy głos stronie rządowej, która czekała na to niecierpliwie. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, goście. Oczywiście, bardzo uważnie śledzimy każdą taką inicjatywę samorządową, ponieważ wielokrotnie, na wielu forach jest mówione, że przestrzenne zagospodarowanie kraju czasami odzwierciedla stare plany, czy stare koncepcje, a życie pokazuje zupełnie inne potrzeby i to trzeba dostosować. Jest to bardzo trudny proces w takim wymiarze, że gdzieś trzeba

spotkać potrzeby, możliwości i porównać to, co zostało zrobione, nakłady, które zostały poniesione na przygotowanie niektórych inwestycji i spotkać to wszystko z oczekiwaniami społeczności lokalnych, na miejscu, gdy ta inwestycja miałaby pomóc. Najgorsza sytuacja jest taka, kiedy po wybudowaniu inwestycji są protesty. Mamy do czynienia z takimi przypadkami, że długo oczekiwana inwestycja – właśnie chyba problem tkwi w tym, że długo oczekiwana inwestycja, ponieważ przygotowana lata, lata świetlne wstecz – już nie odpowiada potrzebom społeczności lokalnej, na miejscu. Takich sytuacji nie chcemy powtarzać.

Powstała Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, która wskazuje prawdopodobny kierunek na drodze, którą państwo pokazują jako S73, w części, nie ma tam tego połączenia między S73 – ja będę stosowała tę nomenklaturę, której państwo używacie – z S19. Tego kawałka w KPZK nie ma. I tu rozumiem w podsumowaniu ostatnie zdanie, widzicie państwo, że trzeba by było przeprojektować niektóre plany, niektóre koncepcje i zamierzenia.

My także, podejmując decyzję o przygotowaniu inwestycji do realizacji, zwracamy uwagę na to, jakie są tak naprawdę problemy komunikacyjne transportu drogowego do rozwiązania. Oczywiście, najbardziej optymalna jest taka sytuacja, kiedy nie ma żadnych protestów społecznych, jest wariant wybrany, społecznie akceptowany przez wszystkich. To jest idealna sytuacja, bardzo rzadko spotykana. Tutaj widzimy, że państwo, przedstawiciele samorządów różnego szczebla – i powiatowego, i wojewódzkiego – trzech województw, tak naprawdę, mówicie jednym głosem o potrzebie realizacji tej inwestycji. Myślę, że to jest pierwszy krok w tym długim procesie przygotowań. Dobrze jest, że widzicie to w swoich planach zagospodarowania przestrzennego swoich regionów, swoich województw. Tutaj słyszeliśmy wypowiedź przedstawiciela regionu małopolskiego. Myślę, że to samo dotyczy pozostałych samorządów. Myślę, że powinniśmy wszyscy, strona rządowa również, bo te koncepcje i plany żyją, podjąć prace studyjne, przygotowawcze, do analizy potrzeb, oczywiście bazując na tym, co mamy dzisiaj.

Tutaj państwo odnosili się do średnio-dobowego ruchu przygotowanego przez Generalną Dyrekcję, liczonego w cyklach pięcioletnich. To oczywiście jest dobry punkt wyjścia. Jest również na tej podstawie sporządzona prognoza ruchu w latach przyszłych. Ta inicjatywa powinna być rozpatrywana. My dołączymy do tych prac i oczywiście weźmiemy w nich udział – to jest deklaracja z naszej strony, bo musimy też patrzeć, jak odpowiedzieć na rosnące potrzeby wszystkich regionów – zważywszy na to, co powiedziałam na początku, że nie chcielibyśmy takiej sytuacji, że powstanie inwestycja i są protesty. To jest najgorsza sytuacja, bo pieniędzy niestety nie ma zbyt dużo. Nawet biorąc pod uwagę środki z Unii Europejskiej, to kołdra zawsze jest za krótka na potrzeby inwestycyjne. Dzisiaj szacujemy tylko w transporcie w skali całego kraju konieczne inwestycje i sięgają one kwoty rzędu 300 mld zł. To jest taka skala. Takich pieniędzy do 2020 r. nie będziemy mieli, nawet przy użyciu środków unijnych, dlatego trzeba poprzez obiektywne kryteria wybrać te inwestycje, te priorytety, które jesteśmy w stanie zrealizować w ciągu następnej siedmiolatki i rozwiązać problem połączeń wewnątrz kraju.

Oczywiście, rząd polski popiera inicjatywę utworzenia tzw. Via Carpatia. Było to potwierdzone. Są czynione przygotowania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do realizacji całego ciągu przebiegającego przez Polskę. W chwili obecnej takim priorytetem jest połączenie Rzeszowa i Lublina. Niemniej jednak wyjście na Barwinek – z tego, co obserwujemy, co się dzieje na polskich drogach – jest jak najbardziej inwestycją bardzo, ale to bardzo potrzebną. To jest następny kierunek prac przygotowawczych i inwestycyjnych.

To tyle z mojej strony. Myślę, że to jest takie stanowisko, które państwo rozumiecie na tym etapie. Jeżeli jest taka wola szanownej Komisji to do poszczególnych wypowiedzi na temat obwodnicy Sanoka oraz problemów, które państwo mają, może się odnieść przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który jest z nami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poprosimy pana dyrektora Rudnickiego. Sanok, Tarnów, pan prezydent też o tym mówił – gdyby pan dyrektor mógł odnieść się do tych kwestii, to proszę bardzo.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:
Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o temat dzisiejszego spotkania, mianowicie studium, które państwo przygotowali, czy koncepcję przebiegu drogi 73 na parametrach drogi ekspresowej, to jest to dokument dla mnie nowy, takiego dokumentu jeszcze nie analizowaliśmy. Być może oddziały Generalnej Dyrekcji, bo też mam taką informację, konsultują dokumenty, albo biorą w tym czynny udział.

W 2008 r. i w 2009 r. Politechnika Warszawska, która ma pion analiz ruchu rozwinięty chyba najlepiej w Polsce, dokonała takiej analizy i przeglądu sieci dróg ekspresowych i autostrad, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów. Wyniki tej analizy – ona trwała ponad półtora roku – nie wskazywały potrzeby kolejnych dróg ekspresowych oraz rozwoju sieci, bazując na analizie lat 2008 i 2009. Były wskazane niewielkie odcinki do ewentualnych korekt, natomiast ze studiowania tego dokumentu nie pamiętam, żeby była wskazana potrzeba budowy drogi S73, ale mogę sobie to odświeżyć. Oczywiście, jeżeli taki dokument trafi, a chyba tak, to ścieżką będzie przekazanie i marszałek województwa, czy marszałkowie województw, taki dokument przyjmują. W Generalnej Dyrekcji jest zespół, który zajmuje się analizą rozwoju sieci i wspólnie z ministerstwem transportu dokonamy takiej analizy i postaramy się państwu odpowiedzieć, w jakim zakresie i przy uzupełnieniu – ewentualnie – jakich dokumentów to będzie procedowane. Na pewno takie dokumenty musimy przeanalizować. Zgadzam się z panią minister, że tak naprawdę generalny pomiar ruchu w piątym czy w dziesiątym roku, rzeczywiście wskazuje na duże zmiany rzędu 20 – 30%. Są też zmiany w obciążeniu sieci dróg, szczególnie udziałem pojazdów ciężarowych we wschodnio-północnej części kraju; wykazuje ono nawet 200% wzrostu ruchu ciężarowego. Na takie sygnały musimy być czuli. Moim zdaniem zmieni się układ ruchu i rozkład tych przemieszczeń pojazdów po dokończeniu budowy autostrady A4 oraz połączeniu Rzeszowa i Lublina. To też da nam odpowiedź, jak ten ruch dalej będzie się rozkładał. Do poszczególnych elementów wypowiedzi postaram się wstępnie ustosunkować, natomiast, jeśli pan przewodniczący pozwoli, co do reszty, to wypowiem się na piśmie.

W sprawie obwodnicy Sanoka, potwierdzam, natężenie ruchu na wlocie z kierunku Krosna przekracza 25 tysięcy, bo ten pomiar ruchu jest uśrednieniem pomiarów dokonanych w różnych dniach, okresach, nocnym, letnim i sezonowym. Mamy świadomość, że w okresie długich weekendów, szczególnie w okresie wakacyjnym, przekracza i 30 tysięcy. Ta potrzeba jest jak najbardziej istotna. Natomiast, co do priorytetów obwodnic, to państwo wiecie, że pracuje nad tym ministerstwo transportu, a my tylko dokładamy wszelkie potrzebne dane dotyczące stopnia zaawansowania i natężeń ruchu.

Pan prezydent Tarnowa poruszył – już chyba nie pierwszy raz – kwestię wyboru wariantu. Ja z tym wyborem wariantu całkowicie utożsamiam się, bo jestem przewodniczącym tej komisji, która ocenia przedsięwzięcia inwestycyjne. Muszę przyznać, że mamy odmienne stanowiska, inwestor czyli Generalna Dyrekcja i pan prezydent. To nie wynika z niechęci, czy z wymiany korespondencji, ale tylko z tego, że wyboru wariantu przedbiegu obwodnicy dokonuje zawsze biuro zewnętrzne, które jest do tego wynajęte w drodze przetargu. Przeprowadza ono studium ekonomiczno- techniczno – środowiskowe, analizuje elementy techniczne, czyli możliwości przeprowadzenia inwestycji w danym terenie, czyli czy technicznie jest to możliwe oraz jakich sił i środków trzeba użyć. Analizuje elementy środowiskowe napotykane przy czterech – jak pamiętam – wariantach, ale tych wariantów, wiem że było zdecydowanie więcej, przede wszystkim elementów ekonomicznych. Przy analizie tych wariantów – z tego co ja pamiętam – elementy ekonomiczne zdecydowanie przeważały.

Pan prezydent przebudował w zdecydowany sposób na terenie miasta istniejący układ komunikacyjny do dwóch jezdni, dwa razy po dwie jezdnie. Wariant, który był rekomendowany wstępnie do wydania decyzji środowiskowej do organu, który ma ten wariant wybrać, czyli Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, był najkrótszy i najmniej kosztowny. Zatem analiza to wskazała, nie nasze subtelne, czy nieobiektywne odczucia. Ale oczywiście jest to w rękach Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Wiem, że trwa między Generalną Dyrekcją Oddział w Krakowie a panem prezydentem korespondencja i dyskusja, kto ten wniosek złoży, bo z tego co pamiętam nawet w 90%

ta droga przebiega przez miasto na prawach powiatu, w związku z tym ciężar inwestycyjny spoczywałby na mieście. Szczegółowo oczywiście przekażę państwu analizę i kryteria, jak to było wybierane. Tak może zakończyłbym swoją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Pełnomocnik Zarządu Województwa Małopolskiego Jacek Woźniak:

Chciałem tylko uzupełnić, że jest konkretna formuła organizacyjna uzgadniania tego typu przedsięwzięć. To jest kontrakt terytorialny. Przypomnę tylko, iż ma to być umowa – bo prace rozpoczęły się – pomiędzy rządem a samorządami województw, w której obie strony coś do tego dokładają. Przedmiotem kontraktu terytorialnego mają być najważniejsze przedsięwzięcia, takie, które mają istotne oddziaływanie terytorialne. A więc w przypadku dróg nie tylko jedynym kryterium mają być pomiary ruchu, ale także oddziaływanie gospodarcze. Czyli jest konkretna formuła, konkretny instrument, który pozwala uwzględniać również interesy rozwoju gospodarczego w przygotowaniu tego typu przedsięwzięć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Tarnów Ryszard Ścigała:

Jeżeli można, to jeszcze małe *ad vocem*, bo rzeczywiście to jest tak, że możemy planować przebieg dróg dowolnie na terenie miasta, ale tego nigdy nie zrealizować. Ja właśnie bardzo mocno przestrzegam, że ta droga po prostu nie powstanie w wariancie pierwszym. Jest jedyna możliwość w wariancie drugim. Nie chcę mówić o rażącym naruszeniu interesów miasta narzuconym wariantem, ale chcę powiedzieć o realności tego przedsięwzięcia. To, że biuro projektowe i Generalna Dyrekcja mogą się mylić, też widać na autostradzie pomiędzy Tarnowem a Krakowem, kiedy to „średnio" posadowione ekrany, absolutnie niepotrzebne – moim skromnym zdaniem – znakomicie ograniczyły możliwość poszerzenia kiedykolwiek tej drogi. A już widać takie potrzeby. Proszę państwa, po prostu trzeba działać racjonalnie, a nigdy niezgodnie z przepisami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałam odnieść się do kilku tematów i problemów, które tutaj padły. Kwestia pierwsza, wielokrotnie wspominany tutaj dokument – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, który niejednokrotnie analizujemy na posiedzeniach Komisji, w sposób uderzający pokazuje asymetrię, z jaką mamy do czynienia w układzie komunikacyjnym kraju. Zachodnia część, czyli na zachód od Wisły – jest tam gęsta sieć dróg, na wschód od Wisły jest pustynia. Apeluję do rządu i do agend rządowych o poważne potraktowanie tej inicjatywy samorządów.

Nie znam sytuacji tarnowskiej, ale naprawdę dobrze by było wsłuchać się w głos samorządów. Jestem z Podhala i mam przykład podhalański z ostatnich 25 lat przed oczami. Przypomnę, że efektem – to jest po prostu studium przypadków, pani minister – zmian dokonanych w prawie budowlanym i ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym, jak ona się nie nazywała 20 lat temu, było zwolnienie rezerwy terenów przeznaczonych pod obsługę układu komunikacyjnego. Niestety Generalna Dyrekcja, a właściwie jej agenda krakowska, małopolska, przespała temat. Wtedy, kiedy w początkach lat dziewięćdziesiątych gminy były gotowe i apelowały o rozmowy, nie było jakiejś takiej wyraźnej chęci rozmowy z gminami. Tereny zostały zabudowane i teraz jest po prostu zasadniczy problem w przeprowadzaniu drogi na trasie Kraków – Zakopane.

Jeżeli tak mówią samorządy, a nikt nie ma lepszego wglądu w aktualną sytuację – o czym mówił pan prezydent Ścigała, że pewne rzeczy są realne do przeprowadzenia, pewne rzeczy nie są realne do przeprowadzanie – to, krótko mówiąc, na takim wczesnym etapie należy pomiędzy samorządami a jednostką rządową, jaką jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozważyć te rzeczy. Państwo troszczycie się o koszty i opty-

malny przebieg z punktu widzenia kosztów realizacji inwestycji, a państwo przedkładacie racje dotyczące realności, problemów społecznych i społecznego oddziaływania drogi i takie rzeczy trzeba robić na wczesnym etapie. Serdecznie zachęcam. Będziemy panią minister pytać, jak te kwestie postępują. Apelujemy, żeby tym problemem rzeczywiście zająć się.

Kwestia kolejna, przepraszam, ale jeszcze raz użyję małopolskiego przykładu. Ile pieniędzy – to pan dyrektor Woźniak odpowie, bo ja już nie pamiętam – wydało województwo małopolskie na koncepcję programowo-przestrzenną dotyczącą obsługi ruchu północ–południe, na kierunku Kraków – Zakopane, na komunikację kolejową i komunikację samochodową? Ona poszła niestety do kosza. Nam jest z tego powodu przykro, bo województwo wykonało pewną pracę, powiaty kilka lat temu angażowały się, gminy robiły spotkania, wójtowie obrywali po głowach i nie ma widocznych rezultatów, więc serdecznie zachęcam panią minister i pana dyrektora oraz wszystkie służby odpowiedzialne, żeby nie lekceważyć głosu samorządów. Samorządy bardzo mocno angażują się w te sprawy, bo to jest ich być albo nie być. Żeby nie było tak, jak było z obietnicą obwodnic dokonywaną przez pana ministra w poprzedniej kadencji, która pozostawiła, jak widać tutaj na przykładzie Sanoka, uczucie niedosytu.

Jeszcze jeden mały osobisty akcent. Ja trzydzieści lat temu jeździłam do Leska, bo pisałam pracę magisterską o zaporze wodnej w Lesku, między Krosnem a Sanokiem i mam nieodparte odczucie, że od 1982 r. tam się nic nie zmieniło w układzie komunikacyjnym. To po prostu jest kompromitujące dla nas wszystkich jako władzy publicznej. No i tym takim niezupełnie ciekawym i budującym akcentem zakończę. Są jaśniejsze punkty. Współpraca polsko – słowacka, która między innymi na Podhalu jednak rozwija się, za co serdecznie dziękuję tu obecnemu przedstawicielowi strony słowackiej. To jest jakiś milszy akcent. Reasumując, pani minister, naprawdę trzeba słuchać samorządów, bo oni wiedzą, o czym mówią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo dobrze, że spotykamy się w takim gronie, które tak prawdę mówi jednym głosem. Ta troska o drogi, o rozwój regionu jest bardzo istotna. Z drugiej jednak strony nie chciałbym, żeby to skończyło się tylko na takim spotkaniu, bo już chyba siedem lat rozmawiamy na temat obwodnicy Tarnowa, o tych czterech wariantach i co? I dalej stoimy w tym samym miejscu. Mówię to do Generalnej Dyrekcji. Szanowni państwo, wreszcie trzeba podjąć decyzję, a nie rozpoczynać dzisiaj od samego początku wszystkie sprawy i odwlekać, aby dalej, aby dalej, a czas pracuje na niekorzyść.

Jeszcze jedna bardzo istotna sprawa. Cieszę się bardzo, że są przedstawiciele samorządu świętokrzyskiego. Myślę, że będzie aktualna kwestia odnowy tego projektu przez Borusową, Nowy Korczyn. Były już zrobione analizy ekonomiczne wskazujące, aby tam budować most drogowo-kolejowy i 24 – 25czerwca podkomisja odbędzie się w Tarnowie. Chcę wszystkie zainteresowane osoby z tego okręgu zaprosić, by dalej ruszyć z tą sprawą i będziemy wspólnie działać, myślę dosyć zwięźle i jednoznacznie, przecież pan przewodniczący jest też z Podkarpacia. Panie przewodniczący, trzeba ruszyć. Pamiętam, że przejście w Koniecznej było kiedyś czymś odległym, mglistym, ale nasze samorządy porozumiały się i bardzo łatwo i szybko zrobiliśmy tę drogę. Ona dzisiaj już nie wystarcza. To znaczy, że pomysł, który wspólnie zrealizowaliśmy wybiegał w przyszłość, ale dzisiaj już jest wielkie nasilenie ruchu. Po drugiej stronie strona słowacka troszeczkę zaniedbała budowę tej drogi. Ale to jest świetna sprawa, bo pokazuje jak zaczynaliśmy, jak daleko byliśmy w tyle, ale nadrobiliśmy i strona słowacka powinna teraz pójść dalej, jeśli chodzi o to przejście. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja tylko przypomnę, że Komisja szczególnie w tej kadencji, podjęła wielki wysiłek organizowania spotkań z samorządami. Przypomnę posiedzenia, które odbyły się w Ostrowie Wielkopolskim, Bydgoszczy, Toruniu, Olsztynie. Wnioski są takie, że potrzeb jest ogrom i musimy dokonywać wyboru, bo jesteśmy uzależnieni od wielkości środków, którymi

dysponujemy. Podczas takich dyskusji musimy mieć też świadomość, że jeżeli ograniczać się będzie ona tylko do mnożenia kolejnych propozycji, to nie wnosi to do tej dyskusji – można powiedzieć – właściwego poziomu, jaki pozwala nam na osiągnięcie efektów, na których też nam powinno zależeć i zależy. W każdym województwie jest ogrom potrzeb, to prawda.

Po spotkaniach z samorządowcami zaproponowałem, aby mówić o problemach na posiedzeniach Komisji. Myślę też, że stronie rządowej także potrzebne są takie spotkania, podczas których pokazuje się problemy, jakie są w terenie, nie tylko poprzez wizytacje, ale również – tak jak dzisiaj – poprzez pewne efekty. Myślę, że jest bardzo dobre, krótkie, przejrzyste pokazanie tej problematyki, jaka dotyczy propozycji, które państwo mają. Mówię o tych trzech województwach i samorządach trzech województw. Prezydium też ma pewną propozycję. Pan przewodniczący Tchórzewski o tym powie za chwilę.

Teraz jeszcze poseł Rzońca, potem poseł Litwiński, tak? Dobrze.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni goście. Myślę, że w imieniu także innych posłów powiem, że trzeba tę energię zaprezentowaną tutaj przez trzy województwa jednak docenić i pokazać, że pewna praca została wykonana przez samorządy. Ważna jest już sama obecność przedstawicieli województw. Niestety nie ma nikogo z urzędu marszałkowskiego, ale myślę, że w porozumieniu coś marszałek województwa obiecał i przyłoży się do pracy. Nacisk jest potrzebny, a najlepiej mogą to razem zrobić trzy województwa i szczeble samorządu, które są najbardziej zainteresowane rozwiązaniem tych problemów, o jakich mówimy.

Proszę państwa, takie pomysły to pytanie o tak zwany zrównoważony rozwój, bo zauważamy, że w Polsce niestety w ostatnich kilku latach polityka regionalna nie udaje się, to znaczy bogatsze województwa uciekają, wielkie miasta wygrywają, małe miasta można powiedzieć upadają. Przyznajemy to wszyscy, małe miasta są w poważnym kryzysie. Ten kryzys między innymi bierze się ze słabej dostępności komunikacyjnej. Oczywiście „między innymi", są jeszcze inne czynniki, ale to jest jeden z głównych.

Mamy jako posłowie poważny problem, bo chcielibyśmy pomóc, a słyszymy, że w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju ta droga nie jest na razie zauważona. Stąd moja prośba do wszystkich kolegów posłów obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, żebyśmy w odpowiednim momencie, kiedy ta koncepcja w przyszłym roku będzie dyskutowana w Sejmie, pamiętali dzień 23 maja, że tu jednak coś samorządom obiecaliśmy, więc zawnioskujemy. Być może jeszcze województwa prześlą swoje wyraźne stanowiska, co do planów wojewódzkich i co do planu krajowego. Trzeba powiedzieć, na to jest czas. Jeśli takie twarde stanowiska zostaną przyjęte, poparte przez gminy i powiaty, to my posłowie wszyscy tu zgromadzeni wystąpimy, nie politycznie, nie partyjnie, tylko wspólnie, w imieniu reprezentowania po prostu zrównoważonego rozwoju Polski. A niestety wschodnia część Polski, południowa część Polski i ta, o której pani poseł Paluch mówiła, jest dyskwalifikowana infrastrukturalnie i komunikacyjnie. Są co prawda piękne przykłady, chociażby takie, jak lotnisko w Rzeszowie, które rzeczywiście dało pewien impuls i chwała za to, że rozwija się, ale w pozostałych obszarach mamy absolutne, poważne braki infrastrukturalne.

Na pewno trzeba spożytkować tę energię zaprezentowaną tutaj przez trzy województwa, w konkretach odnieść się do Krajowej Koncepcji Zagospodarowania Kraju, do planów wojewódzkich i nazwać rzeczy po imieniu. Czyli w tym momencie spowodować, żeby te argumenty, które wynikną ze studiów czy z koncepcji, które były tutaj zaprezentowane, po prostu znalazły się w dokumentach krajowych.

My znamy możliwości finansowe naszego kraju, budżetu państwa, mniej więcej do roku 2020. Mniej więcej wiemy, co może się wydarzyć. Jeszcze nie są pieniądze rozpisane na luty. Ale w tej chwili jako Komisja jesteśmy na etapie przyjmowania kryteriów, wedle których będą budowane drogi, czy obwodnice, czyli też jest jeszcze szansa. I tu jest mój główny apel do braci samorządowej tu zgromadzonej, jeśli mówimy o drodze 73, czy o drodze 28. I tu moje pytanie do pana Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych

i Autostrad. Czego oczekiwałby pan dyrektor z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, żeby takie miasta jak Krosno, Jasło, czego oczekiwałby pan dyrektor czy pan minister, żeby te miasta możliwie w najbliższym czasie mogły otrzymać wsparcie finansowe na budowę obwodnic? To jest problem dla Sanoka, Krosna, Jasła i innych tego typu miast w Polsce, ale jeśli już mówimy o tych trzech województwach, to wymieniam te miasta.

Jeśli są tu samorządowcy, to może spróbują w jakiś sposób wzmocnić swoje stanowisko dotyczące pomysłu drogi S73 właśnie poprzez działania na rzecz budowy, właśnie w tych miastach, czy na ich obrzeżach obwodnic, bo wygląda niestety to tak, przynajmniej na dzisiaj, że nawet po 2020 r. nie widać perspektyw czy środków finansowych na budowę tych obwodnic. Jeśli pomyślimy o najbliższych dziesięciu latach i o tym, że tych obwodnic nie będzie w tych miastach, czy nawet nie podjęte zostaną działania, a gminy same nie wybudują tych obwodnic, bo to są znaczne pieniądze, to w czym mogą samorządy pomóc Generalnej Dyrekcji, żeby do tego problemu odnieść się? To jest realny problem, który będzie skutkował dalszą degradacją tych miast, jeżeli tych obwodnic po prostu nie będzie.

Jeszcze przy okazji – nie wiem, czy to jest zasadne – jeżeli już jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury to poprosiłbym też panów samorządowców o zajęcie stanowiska nie tylko w kwestii dróg, co jest sprawą bardzo istotną, ale także kolei, dlatego że powinniśmy rozpatrywać dostępność komunikacyjną właśnie na tych dwóch etapach. W tych województwach, w których nie ma jakichś wielkich dróg, na pewno jest poważny problem w ograniczeniu dostępności komunikacyjnej koleją. Jeśli w tej chwili wypada nam węzeł Zagórz, kluczowy można powiedzieć, bo minister transportu zamierza wyłączyć od 2013 r. linię kolejową Zagórz – Łupków, z pięknym, zabytkowym dworcem kolejowym w Łupkowie, z kultowym kiedyś połączeniem na południe Europy, naprawdę ważne połączenie Zagórz – Łupków i Zagórz – Krościenko w stronę Ukrainy, to proszę państwa jest to wyzwanie także dla samorządowców, żeby taką sytuację oprotestowali.

Umawiałem się z ministrem Masselem, bo oto proszę państwa jest taka kuriozalna sytuacja, że marszałek województwa buduje w tej chwili na Podkarpaciu, czy finansuje za 140 mln zł drogę Zagórz –Komańcza, otwiera się w Komańczy kamieniołom, ten kamieniołom będzie dziennie wydobywał około od dwóch do trzech tysięcy ton kruszywa, a od grudnia ma być wyłączone połączenie kolejowe Zagórz – Łupków przez Komańczę. Czyli cały transport kruszywa, kilkaset ton miesięcznie, pójdzie drogą, która zostanie za chwilę rozjechana. Zatem bardzo proszę panów smorządowców, burmistrzów, starostów, gminy wzdłuż tej osi komunikacyjnej Zagórz – Komańcza i Zagórz – Krościenko, żeby jeszcze powalczyć o to, żeby minister transportu nie zamykał tych połączeń kolejowych, ponieważ to będzie groziło totalną dewastacją i trudno to będzie odtworzyć w przyszłości. Tam dojdzie po prostu do kradzieży, do dewastacji, nie ma co się oszukiwać, jeśli te połączenia zostaną po prostu wyłączone z komunikacji.

Mówię to proszę państwa także w kontekście perspektywy 2014-2020, kiedy przypuszczam w poszczególnych kontraktach terytorialnych samorządy wojewódzkie wpiszą priorytety dotyczące rozwoju kolei. Nie wyobrażam sobie, żeby tego nie było. Wygląda na to, że mogą być pieniądze, natomiast zarządca struktury kolejowej poprzez wyłączenie tych odcinków kolejowych nie będzie aplikował o te pieniądze. I to by była straszna rzecz, więc kiedy mówimy o tych drogowych połączeniach i o obwodnicach to prosiłbym, żeby też przyjmować stanowiska w kwestiach kolei. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję. Proszę państwa, mamy salę do godziny 13.45. Pamiętajmy o tym, że będziemy musieli tę salę opuścić. Teraz zabierze głos pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, z tego powodu, o którym pan powiedział powiem najkrócej, jak tylko potrafię, ale też, abym nie sprawiał wrażenia, że milcząco akceptuję wiele treści, które tu wypowiedziano. Otóż są racje za organizowaniem tego typu geograficznie zorientowanych sesji problemowych, przy czym pamiętajmy, jak pan przewodniczący

Rynasiewicz powiedział, za każdym razem taki region, makroregion, będzie uważał, że jest pokrzywdzony w porównaniu z resztą.

Powiem tak, ja akurat rozumiejąc i szanując, a także bywając często w okolicach, o których dzisiaj mówimy, na stałe mieszkając w zachodniej części Polski, przypomnę tylko pewnie odczytywano mnie kiedyś w mediach, jak można poruszać się w tej części Polski. Otóż mamy od kilku lat program specjalny wydawania środków unijnych zorientowany na wschodnią Polskę. Tego rodzaju środków na zachodnią Polskę nikt nigdy nie wydawał. Jeśli chodzi o drogownictwo, to umówmy się, ta siatka dróg i kolejowych, i drogowych to nie jest zasługa nasza, polskiej państwowości, to jest zasługa i dorobek i spuścizna, że się tak wyrażę historii. Tak to określę. W związku z tym trudno powiedzieć, żeby ktoś w zachodniej Polsce zainwestował kosztem wschodniej Polski. Powiem więcej, szlaki kolejowe w Polsce zachodniej są bardzo często wyłączane w tej chwili z eksploatacji, co budzi irytację i głosy typu „po co żeście te ziemie przejmowali, jeżeli nie potraficie zagospodarować tego, co dostaliście poniekąd w prezencie”.

Prosiłbym tylko o umiarkowane, nie aż tak bardzo kategoryczne stwierdzenia. Polska wschodnia dzisiaj, dawniej Polska centralna, ma oczywiście swój dorobek i swoje potrzeby, ale też nie ma powodów, żeby dzisiaj mówić, że jest w jakiś sposób dyskryminowana. Nie da się opóźnień wynikających z dziesiątek, jeśli nie setek lat, nadrobić w ciągu lat kilku czy kilkunastu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Jeszcze jeden głos, bardzo proszę.

Poseł Lucjan Pietrzczyk (PO):

Panie przewodniczący, szanowni koledzy, szanowni państwo, to co jest dzisiaj najważniejsze, to wydaje się, że takie słowo „optymalizacja”. Jest to optymalizacja wszystkich połączeń drogowych w tej części Polski. Proszę zwrócić uwagę, że mówimy o sprawach bardzo żywotnych dla co najmniej trzech regionów. Mówimy o województwie świętokrzyskim, o województwie podkarpackim i województwie małopolskim, ale również proszę zauważyć, że zahaczamy o województwo lubelskie.

Rzeczywiście jest niezbędne wybudowanie drogi 73, jednak w parametrach drogi ekspresowej. Dlaczego? Dlatego, że jest wiele spraw, które są dobre, pozytywne, są to wprost argumenty za takim postawieniem sprawy, jak mówiłem przed chwilą. Proszę również zwrócić uwagę, że ta droga powoduje również połączenie tych regionów ze Słowacją, o czym mówiliśmy dużo i jest to prawda. Również proszę zwrócić uwagę, że jest to połączenie z Ukrainą, najbliższe i najbardziej racjonalne połączenie części Polski południowo-wschodniej z Polską centralną, ale również z Polską zachodnią. Proszę zwrócić uwagę, że jest to również połączenie, które ułatwia, a w wielu przypadkach powoduje dostęp do europejskiej sieci dróg. To jest dostęp do autostrady A4 i do drogi S7, do drogi S19. Wydaje się, że mnożenie argumentów za jest bezcelowe, ponieważ te argumenty bronią się same. Muszę powiedzieć, że na temat drogi 73 mogę powiedzieć bardzo, bardzo wiele i gdyby była jakaś klasyfikacja tych, którzy mogą powiedzieć dużo i racjonalnie, to myślę, że byłbym na podium.

Chciałem zwrócić uwagę również na to, że w chwili obecnej mówiąc o natężeniu ruchu, nie bierzemy pod uwagę tego, że gdyby ta droga była w racjonalnym stanie, to natężenie ruchu wzrosłoby wręcz ponad miarę. Dlaczego? Dlatego, że w tej chwili wiele osób, które chciałyby pojechać w ten region, omija tę drogę i wybiera drogi dłuższe, ale w lepszym stanie, o lepszych parametrach. Mówiąc wprost, ktoś, kto z Warszawy będzie chciał jechać do Rzeszowa pojedzie autostradami przez Kraków i Tarnów.

To są rzeczy bardzo ważne i wydaje się, że wreszcie zaczęliśmy pokazywać bardzo wielką, potężną rolę drogi 73 dla całej południowo-wschodniej Polski. Nie możemy wypierać tych racjonalnych argumentów, które można powtarzać w nieskończoność, ale ja tego nie będę czynił. Dlatego takie argumenty, że nie ma koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, nie są do końca dostateczne, bo proszę pamiętać, kto tę koncepcję przyjmuje i kto ma prawo ją zmieniać.

Tu się zderzyły dwa światy, świat społeczny i świat urzędniczy. Jest naturalne, że urzędnicy zawsze będą wkładać wiele wysiłku w znalezienie odpowiedzi, dlaczego nie

da się tego zrobić. Natomiast myślę, że szeroko pojęta strona społeczna powinna w tej chwili, mając logiczną oś rozwiązania tego problemu, dążyć jeszcze do jednej sprawy, do wskazania horyzontu czasowego, kiedy? Rozumiem, że może to nie być wykonane do roku 2020. Przyjmuję takie argumenty, rozumiem, bo to jest raptem – proszę zobaczyć – 6 lat, ale wydaje się, że powinniśmy przyjąć horyzont czasowy, nie czy zrobimy to, o czym dzisiaj mówimy, tylko do kiedy to zrobimy? I tym chciałbym zakończyć.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Zanim udzielę głosu panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu chciałbym zwrócić uwagę na jeden element. Proszę państwa, mamy zapisy o scalaniu gruntów, w dwóch miejscach, w ustawie o drogach publicznych i w ustawie o scaleniu i wymianie gruntów. Jest to dobry moment, żebyśmy przemyśleli sprawę. Zanim zrobimy decyzję lokalizacyjną, żebyśmy rozważyli sprawę, czy nie warto już dzisiaj przystąpić do scalania gruntów i poprzenosić je tam, gdzie powinny być, żeby nie było tak, jak pokazują media, że znowu odcinamy gospodarstwa rolne i rolnicy nie mają dojazdu do swoich pól. Tak, że zwracam na to uwagę. Oprzyrządowanie prawne jest, są również pieniądze. Na obszarach scaleniowych, które są objęte tą decyzją starosty, są pieniądze na urządzenie dróg rolniczych, jak również na poprawę gospodarki wodnej. Tak, że w tych pieniądzach, które są ujęte w podziałce – rolnictwo, scalenia, są środki na urządzenie tego. Tak, że warto nad tym pomyśleć.

Udzielam głosu panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu, który przedłoży wnioski wynikające z ustaleń prezydium Komisji Infrastruktury.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż, w imieniu prezydium chciałbym państwu posłom zaproponować, żebyśmy przygotowali rezolucję do ministra, aby odpowiadając na oczekiwania samorządów tych trzech województw, jednocześnie przedstawił przygotowania związane z rozwojem naszych korytarzy transportowych w perspektywie do roku 2020 i dalej, w aspekcie poprawy sytuacji drogowej w południowo-wschodniej Polsce.

Takie byłyby wytyczne do tej rezolucji, a już szczegóły i tytuł tej rezolucji przygotowałby zespół, do którego poszczególne kluby zgłosiły następujących posłów: z Platformy Obywatelskiej pan poseł Andrzej Gut-Mostowy, z PiS pan poseł Bogdan Rzońca, z PSL Andrzej Dąbrowski i z SLD Tomasz Kamiński.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Może tak postawić pytanie, czy jest sprzeciw do propozycji prezydium o powołanie tego zespołu, który przygotowałby rezolucję na posiedzenie Komisji Infrastruktury? Myślę, że zespół będzie wyposażony w pytania dzisiaj tu postawione, bo materiały są nagrywane, one będą dostarczone i zespół przygotowałby. Jeżeli nie ma sprzeciwu, to uważam, że powołaliśmy ten zespół.

Teraz może poprosiłbym ten zespół, jeżeli jest, żeby ustalić przewodniczącego zespołu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zespół zbierze się i powoła przewodniczącego, w tej chwili nie ma wszystkich członków zespołu.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Tak? Dobrze, zbierzemy się i pan przewodniczący będzie uczestniczył w celu wyłonienia szefa tego zespołu, żebyście razem mogli to poprowadzić.

Dziękuję państwu, zamykam posiedzenie Komisji.